

### 鉄道総研の

# 技 術

# 遺 産

File No.5

## 「東海道線増強調査会資料」とその意義

### ■ 十河信二と東海道線増強調査会

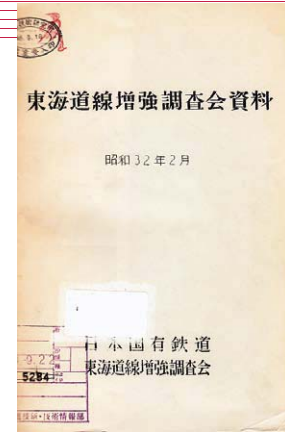
東海道新幹線の計画がどのように進められ、どのように実現したのかは、これまで多くの文献で紹介されていますが、今回紹介する東海道線増強調査会は、計画の発端となった組織として、その実現に重要な役割を果たしました。

1955(昭和30)年5月、国鉄総裁に就任した十河信二は、かねてから温めていた広軌新幹線の構想について、関係者に打診を重ねていましたが、いずれも否定的な意見でした。このため、同年12月に島秀雄を技師長に迎え、あわせて審議室の若手に命じて、広軌新幹線の検討を非公式に開始しました。ほぼ同時期に策定された国鉄第一次五カ年計画では、東海道本線の複々線化の推進や全線電化計画が盛り込まれていたものの、折からの神武景気に支えられて輸送量は増加の一途をたどり、現状の輸送力のままでは、やがて限界に達することが予想されました。

十河総裁は、この東海道本線の輸送力の限界を打開するための検討委員会を組織することを決断し、1956(昭和



①十河信二(1884~1981)



②『東海道線増強調査会資料』の表紙(鉄道総合技術研究所：図書室所蔵)



③『東海道線々増計画路線記入図』

「東海道線増強調査会資料」に添付された検討のための路線図。狭軌別線案、広軌23駅案、広軌電鉄案と用地買収区間が図示される。

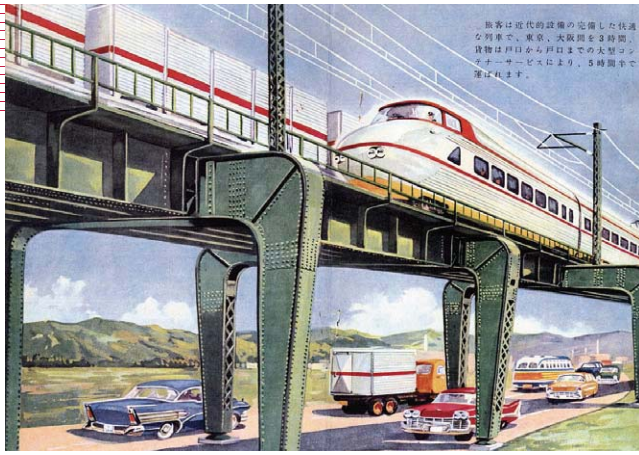
31)年4月の常務理事会での承認を経て、国鉄に東海道線増強調査会を設置しました。委員長には、技師長の島秀雄が就任し、常務理事、本社局長、副技師長、鉄道技術研究所長などが委員、本社の関係課長が専門委員として加わり、事務局は技師長室と審議室が分担しました。

### ■ 東海道線増強調査会の議論

東海道線増強調査会の第1回委員会は、1956(昭和31)年5月31日に開催されましたが、十河総裁は、冒頭のあいさつで「東海道線を増強するならば広軌である」と考える。ゲージを改めて

スピードアップし、大量輸送をしなければならない。」(要旨)と明言し、「専門家の判断をあおいで、国鉄の使命を十分に果たし得るかどうかを調査研究願いたい。」(要旨)とその決意を表明しました。このように調査会の性格は、当初より「広軌」「スピードアップ」を念頭に置いたものでしたが、この段階で技術的な見通しや具体的な計画はまだ何も決まっていませんでした。第1回の会議では、戦前に計画された弾丸列車計画の概要が報告され、高速道路との関係や需要予測についての紹介がありました。

第2回委員会は、同年7月4日に開



④新幹線の想像図(1959)

東海道新幹線の着工にあたって、日本国有鉄道が作成したパンフレットに描かれた新幹線の想像図。  
『東海道広軌新幹線着工』日本国有鉄道(1959)



⑤東海道新幹線電車の試作A編成(1962)

催され、東海道線の現状について各系統から概要説明があり、現在線併設案、別線狭軌案、別線広軌案の3案に絞って、さらに議論を深めることとしました。

同年9月4日に開催された第3回委員会では、これらの3案についての問題点や需要予測が報告されましたが、島委員長から「軽い電車を使って、旅客輸送を主体としてはどうか。」(要旨)といった発言があるなど、のちの東海道新幹線へとつながる具体的な提案がなされるようになりました。ただ、この時点では電力方式は直流電化を前提としており、技術的な検討がまだ十分でないことをうかがわせています。

第4回委員会は、年明けの1957(昭和32)年1月23日に開催され、さらに広軌電鉄案(旅客のみを扱う案)を追加して、より具体的なデータが示され、特に最高速度について白熱した議論が展開されました。十河総裁は、各委員の発言を踏まえて「技術的良心を発揮して、信念に基づいて検討してほしい。妥協してはいけない。」(要旨)と強調し、「まず国鉄部内の意思統一をして、さらに部外を入れて国策として取り上げたい。」(要旨)としました。

最終回の第5回委員会は、同年2月4日に開催されましたが、この会議では「昭和36年度国鉄輸送量の推定」と

「東海道広軌鉄道計画」が資料として配付されたほか、別冊として鉄道技術研究所がまとめた「広軌及び狭軌における最高速度」「東海道線輸送と海運との関係」の小冊子が配布されました。しかし、結論は出ないまま従来の議論の蒸し返しに終始したため、島委員長は「今までは国鉄自身で物事を決めすぎている。世間全体で判断しなければならぬ。」(要旨)として、調査会はここで休会とし、今後の進め方については別途相談したいと宣言して、東海道線増強調査会は約8カ月におよぶその役割を終えました。

### ■ 幹線調査会への継承

東海道線増強調査会は、明確な結論を出すこと無く、議論のみで終わりましたが、新幹線に対する国鉄幹部の共通認識が形成される契機となり、その可能性や問題点などが浮き彫りにされました。東海道線増強調査会の成果を継承して1957(昭和32)年7月には運輸省に日本国有鉄道幹線調査会が設置され、さらに官民など部外の委員からの意見を求めて審議を進め、国家的見地から広軌新幹線計画の検討が進められました。また、同時に国鉄内に新幹線調査室が設置され、のちに新幹線総局長として全体計画を指揮すること

になる大石重成が室長に就任しました。さらに、同年5月には、鉄道技術研究所の主催する「東京-大阪3時間への可能性」と題した講演会(創立50周年記念)が銀座のヤマハホールで開催され、広軌新幹線に対する技術的な裏付けが公開されるとともに、国民的な関心を集めました。幹線調査会の最終答申は、1958(昭和33)年7月に運輸大臣に提出され、閣議決定を経て翌年4月に工事が認可され、ただちに起工式が行われて建設がスタートし、東京オリンピックの開催に合わせて1964(昭和39)年10月に東海道新幹線東京-新大阪間が開業しました。



今回紹介した『東海道線増強調査会資料』は、会議の際に提出された資料と、議事録を合本としたガリ版刷りの資料です。この資料が残されたおかげで、当時どのような議論があったかを知ることができ、東海道新幹線のコンセプトが形成された具体的な過程をたどることが可能となります。

(小野田滋/情報管理部 担当部長)

### 文献

- 1)『東海道線増強調査会資料』日本国有鉄道東海道線増強調査会(1957)
- 2)有賀宗吉『十河信二』十河信二伝刊行会(1988)